

Bahn 2000 plus

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Verbündete,

Als 27. Mitglied ist heute *Bernhard Studer*, Betriebswirt, aus glücklicherweise nicht gesundheitlichen Gründen frühpensionierter Kadermitarbeiter der Universität Zürich, neuer Präsident der Bahnjournalisten Schweiz und erfolgreicher Autor mehrerer Eisenbahnbücher, unserem Komitee beigetreten.

Je mehr Mittel aus dem seit Fabi einzigen Topf für die Sanierung der Infrastruktur der SBB verwendet werden müssen, desto weniger Spielraum bleibt für neue Projekte. In dieser Lage fällt die Kürzung der Distanz Roggwil–Zürich Altstetten um 17 Prozent mit entsprechenden Einsparungen bei Investitionen und Betrieb umso mehr ins Gewicht. Zwar hat das BAV dies noch nicht eingeräumt, doch lässt die Berufung eines zweiten studierten Theologen (!) in eine bedeutende Position dieses Amtes auf den nötigen höheren Beistand hoffen.

Inzwischen hat man in Bern die von Anfang an klare Tatsache erkannt, dass sich mit der sog. ETH-Variante die Reuss im Schutzgebiet unterhalb Bremgarten nicht oberirdisch queren lässt. Als Konsequenz würde ein *Super-Basistunnel von rund 26 km Länge* von Altstetten/Schlieren bis in den Rapperswiler Wald entstehen, der laut einem BAV-Papier trotzdem günstiger sein soll als die SBB-Wunschvariante Rapperswil–Chestenberg/Honeret nach Schlieren/Altstetten. Unser Vorschlag basiert auf einem 10,5 km langen Tunnel ab Altstetten mit Reuss-Querung unmittelbar neben der Bremgartner Umfahrungsstrasse (kein Idyll).

Zupass kommt uns auch der Verzicht auf den Container Terminal (Gateway) im Limmattal, nachdem die SBB entgegen vielen Erfahrungen eine Überlastung der Aargauer Stammstrecke aufgrund einer massiven Zunahme des Güterverkehrs prognostiziert hatten.

Der neue Aargauer Baudirektor fordert, mit Unterstützung des Gesamt-Regierungsrates, wie er betont, den raschen 6-Spur-Ausbau der A 1. Die zehn Züge des Basisangebots unserer NBS könnten selbst ohne vollständig neues Rollmaterial *stündlich 10 000 Passagiere pro Richtung* (sitzend selbstverständlich) befördern und mit kürzeren Reisezeiten die Autobahn entlasten.

Am 18. Juni werden unsere welschen Freunde an einer Medienkonferenz in Lausanne ihre Alternative einer *Neubaustrecke Genf–Renens*(–Lausanne) im Gebiet der Autobahn anstelle des enorm teuren teilweisen Dreispurausbaus der alten Linie präsentieren. Für politische Mehrheiten braucht es die *gegenseitige Unterstützung* der beiden Neubaustrecken.

Im Anhang finden Sie eine leichte Aktualisierung unseres Grundlagen-Papiers.

Beste Frühjahrswünsche und -grüsse

Hans Bosshard
Jürg Perrelet

11.5.2014